Nr 15 (58)

ZA KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK CZWARTY Warszawa, dnia 1 — 15 sierpnia 1951 r. Cena 0.75 gr

RACJONALIZATORZY! WZMÓŻCIE WYSIŁEK W PRZYGOTOWANIU PRAC NA WYSTAWĘ RACJONALIZATORÓW SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ W WARSZAWIE

PRZEDŁUŻYMY CZYN LIPCOWY WALKĘ O PRZODOWNICTWO W WYSZKOLENIU

Żywym echem odbiła się w szeregach żołnierzy naszej służby rocznica Wyzwolenia. Wraz z całym narodem polskim skupionym wokół klasy robotniczej, jej partii i ludowego rządu w szeregach Narodowego Frontu Walki o Pokój i Plan Sześcioletni daliśmy wyraz naszej radości i dumie z ogromnych osiągnięć we wszystkich dziedzinach życia dokonanych w kraju w okresie minionego siedmiolecia.

Wraz z całym narodem wykazaliśmy w dniu 22 lipca jeszcze raz naszą nieugiętą wolę walki w obronie pokoju. Wspaniała defilada na nowym placu, nowej socjalistycznej Warszawy udowodniła siłę i zwartość narodu, doskonałe wyszkolenie i gotowość bojową Wojska Polskiego. Święto Wyzwolenia stało się jeszcze jednym ostrzeżeniem dla podżegaczy wojennych, którzy chcieliby z pomocą byłych żołdaków Hitlera i zbirów z SS zagrozić niepodległości naszej Ojczyzny, uczynić z Polski kolonię amerykańskich bankierów i ich hitlerowskich pomocników. Ludowe Wojsko polskie wykazało podczas defilady narodowi polskiemu, że może on spokojnie budować ustrój szczęścia naszego kraju socjalizm, bo nad jego bezpieczeństwem czuwa potężna Siła Zbrojna, nierozerwalnie związana braterskim sojuszem z największą Armią świata, Armią Radziecką.



Trybuna główna w czasie defilady wojskowej w dniu 22 lipca. Od lewej stoją: WicEminister Hilary Minc, Marszałek Polski, Konstanty Rokossowski, Marszałek Związku Radzieckiego Georgij Żukow, WicEminister Związku Radzieckiego Wiecesław Mołotow, Prezydent RP Bolesław Bierut, Premier Józef Cyrankiewicz.



Defilują zmotoryzowane oddziały przeciwlotniczych ckm-ów

Poważny udział w wielkiej manifestacji siły naszego Wojska i jego nieugiętej woli obrony pokoju i ludowej władzy miała nasza służba. Kierowcy i specjaliści wykazali wysoki poziom wyszkolenia fachowego i bojowego, głębokie zrozumienie politycznej treści defilady.

Nasze nowe wspaniałe samochody produkcji radzieckiej, otoczone wzorową troską kierowców i mechaników stały się jeszcze jednym dowodem przyjaźni i braterstwa łączącego nasze Wojsko z Armią Radziecką, odbiciem głębokiej wdzięczności dla Narodów i Rządu ZSRR z Wielkim Przyjacielem Polski Generalissimusem Stalinem na czele za ich troskę o wzmocnienie siły obronnej Ludowej Polski.

Udział naszej służby w Święcie Lipcowym nie ograniczył się jedynie do przygotowania się i przeprowadzenia defilady.

Kierowcy i mechanicy głęboko odczuwając nierozerwalną więź łączącą ludowe Wojsko polskie z masami pracującymi bohatersko walczącymi o realizację wielkiego Planu Sześcioletniego, o wzmożenie wkładu naszej Ojczyzny w walkę o pokój żywiołowo przyłączyli się do wspaniałego zrywu klasy robotniczej — Czynu Lipcowego.

W jednostkach naszej służby rozgorzała szlachetna walka o przodownictwo w wyszkoleniu i pracy. Zaoszczędzono setki kilogramów benzyny i oleju. cenne ogumienie i mechanizmy silników, wykonano dziesiątki nowych pomocy wyszkoleniowych i usprawnień racjonalizatorskich, podniesiono na jeszcze wyższy poziom świadomą dyscyplinę, broń kierowcy w walce z wypadkami, uzupełniono posiadane dotychczas braki w wyszkoleniu bojowym, politycznym i fachowym.

Z głęboką miłością studiowali kierowcy i mechanicy naszej służby życiorys Wielkiego Syna Polskiej klasy robotniczej — Feliksa Dzierżyńskiego. Dziesiątki gazetek ściennych, fotomontaży i portretów nieugiętego bojownika o wolność Polski i socjalizm przyozdobiło parki polowe i sale motoryzacyjne na obozach letnich.

Wielki udział w mobilizowaniu szerokich rzesz kierowców i mechaników ma aktyw naszej służby, kierowcy ZMPowcy i członkowie partii. Byli oni organizatorami Czynu Lipcowego, nieśli przykład i pomoc, łamali trudności, które stawały na drodze do celu.

W trudnej tej walce wyrosły nowe dziesiątki przodowników służby i wyszkolenia, racjonalizatorów i wzorowych mechaników — najcenniejszego kapitału naszego wojska.

Dziś gdy uroczystości Święta Wyzwolenia są już zakończone, aktyw naszej służby postanawia kontynuować nadal nasz Czyn Lipcowy wzmożoną walką o przodownictwo w wyszkoleniu.

Będziemy jeszcze lepiej wykorzystywać zajęcia szkoleniowe głębiej opanowywując teorię, wzmagać dyscyplinę ćwiczebną ułatwiającą osiągnięcie lepszych wyników.

Rozwiniemy szerzej grupy samokształceniowe, potężną broń w walce o podniesienie wyszkolenia na wyższy poziom. Zorganizujemy pomoc dla słabszych i odstających otaczając ich opieką w czasie przeznaczonym na samokształcenie, organizując dodatkowe zajęcia praktyczne.

Jeszcze lepiej doskonalić się będziemy w opanowywaniu posługiwania się naszą techniką w warunkach polowych, chronienia jej od wpływów zewnętrznych i działania ćwiczebnego wroga, szkolić w umiejętności niszczenia nieprzyjaciela celnym ogniem naszej broni.

Jeszcze głębiej studiować będziemy naukę Marksa - Engelsa i Lenina, najpotężniejszy nasz oręż w walce o szczęśliwe jutro Polski. Wzmożenie wyszkolenia, bojowego, politycznego i fachowego będzie naszym najlepszym wkładem w walkę o pokój, którą prowadzi nieugięcie nasz naród wraz z Narodami Związku Radzieckiego i Krajów Demokracji Ludowych, odpowiedzią na plany imperialistów amerykańskich dążących do zakucia naszej Ojczyzny w kajdany kapitalistyczno-hitlerowskiej niewoli.



Poczet sztandarowy rozpoczyna defiladę jednostek zmotoryzowanych.



WYCHOWYWAĆ ŻOŁNIERZY
na tradycjach bojowych naszej służby

Nieodłączną częścią składową postępowych, rewolucyjnych tradycji narodu polskiego, narodu Kościuszki i Czarneckiego, Bema i Jarosława Dąbrowskiego, Marchlewskiego i Dzierżyńskiego, Mariana Buczka i Karola Świerczewskiego, najwspanialszą kartą w historii oręża polskiego są bliskie i drogie naszemu sercu tradycje bojowe Ludowego Wojska.

Tradycje te, to długi szlak bojowy Wojska Polskiego u boku Armii Radzieckiej, to zwycięskie boje z hitlerowskim imperializmem o niepodległą ludową Ojczyznę.

Szlachetną dumą narodową napawa nas fakt, że biało-czerwone sztandary były jedynymi sztandarami, które obok zwycięskich sztandarów czerwonych załopotały w dniu 2 maja 1945 roku nad stolicą zdruzgotanego niemieckiego faszyzmu. Dumni jesteśmy z bohaterskiego udziału naszej wówczas półmilionowej armii w walce zbrojnej o wyzwolenie Ojczyzny, o utrwalenie światowego pokoju. Dumni jesteśmy z wysokiej oceny, jaką jednostkom bojowym I i II Armii WP dał w swych rozkazach twórca i organizator zwycięstwa nad faszyzmem — Generalissimus Stalin. Dumni jesteśmy, że jednostki nasze noszą zaszczytne nazwy: „Warszawskich", „Praskich", „Pomorskich", „Kołobrzeskich", „Dreznеńskich", „Łużyckich", „Saskich", „Berlińskich".

Na długim szlaku bojowym kształtowały się cechy Wojska Polskiego: głęboka miłość do ludowej Ojczyzny, niezłomna wierność dla władzy ludowej i niewzruszona wiara w słuszność linii politycznej partii robotniczej — kierowniczej siły narodu, wierność przysiędze wojskowej i sztandarowi bojowemu, święte uczucie nienawiści do wrogów Ojczyzny, ofiarność i męstwo, czujność, przyjaźń i koleżeństwo żołnierskie, stała dążność do podnoszenia poziomu wyszkolenia i gotowości bojowej swego pododdziału i jednostki. W walkach z faszyzmem pogłębiała się i zacieśniała przyjaźń, niezłomne braterstwo broni i ideologii Wojska Polskiego i Armii Radzieckiej, braterstwo stanowiące jeden z podstawowych elementów naszych tradycji bojowych.

Tradycje bojowe mają ogromną siłę wychowawczą i doniosłe znaczenie dla szkolenia. Rozbudzają one szlachetne uczucia patriotyczne żołnierza, kształtują jego wolę i charakter, rozwijają odwagę, ofiarność, hart i wytrzymałość, są natchnieniem do codziennego wysiłku żołnierskiego, do bezgranicznej ofiarności w służbie dla Ojczyzny, do uczciwego rzetelnego pełnienia swych obowiązków służbowych, do przodownictwa w wyszkoleniu bojowym i politycznym, do nowych czynów bohaterskich.

Propaganda tradycji Wojska Polskiego, to nie doraźna akcja czy kampania. Powinna ona być nierozerwalnie związana z całokształtem paracy polityczno-wychowawczej, stanowić poważny składnik całego wychowania wojskowego. Propaganda tradycji bojowych nie znosi szablonu, bezdusznego formalizmu, należy ją prowadzić w sposób żywy i uczuciowy, przemawiający do serc żołnierskich. Propaganda tradycji bojowych musi być ciągła, przystępna, konkretna i poglądowa, musi mieć na celu pobudzanie żołnierza do lepszego wykonania zadań wyszkoleniowych. Chodzi o taką pracę wychowawczą, aby każdy żołnierz znał nie tylko szlak bojowy Wojska Polskiego, lecz również bojową historię swojej jednostki, historię jej sztandaru i odznaczeń, aby znał bohaterów swej macierzystej jednostki nie tylko z nazwisk, ale przede wszystkim z czynów, brał z nich przykład, aby szczycił się swą jednostką i zawsze dbał o jej honor i chwałę.

Chodzi o taką pracę wychowawczą, aby każdy żołnierz dobrze rozumiał jak ogromne znaczenie dla siły naszego wojska, dla niepodległości naszej Ojczyzny ma braterstwo broni z Armią Radziecką, aby stale miał przed oczyma niezliczone przykłady bojowego koleżeństwa i współdziałania polskich i radzieckich żołnierzy frontowych.

Bogate tradycje wojenne posiada służba samochodowa Odrodzonego Wojska Polskiego. Kierowcy I i II AWP dobrze przysłużyli się Ojczyźnie, dopomagając gromić faszystowskich najeźdźców, spajając więzami nierozerwalnego braterstwa frontowego i wspólnie przelanej krwi młodą służbą samochodową WP z naszym wzorem służbą samochodową Armii Radzieckiej.

Szeroko propagując tradycje bojowe naszej służby, szkoląc kierowców na przykładach bohaterskich żołnierzy służby samochodowej I i II AWP zrealizujemy rozkaz Ministra Obrony Narodowej z dnia 1 maja 1950 r. nakazujący nam:

„Wychowywać żołnierzy na bojowych tradycjach Odrodzonego Wojska Polskiego, na tradycjach braterstwa broni z bohaterską Armią Radziecką..." Wzorowe wykonanie wskazań Ministra Obrony Narodowej, umiejętna propaganda tradycji bojowych, przyczynią się w poważnej mierze do godnego wykonania zadań wyszkoleniowych.



MOTOCYKLE DLA ŚWIATA PRACY

Jednym z czołowych założeń Planu Sześcioletniego to unowocześnienie produkcji dotychczasowych fabryk, oraz budowa nowych ośrodków przemysłowych wytwarzających sprzęt motorowy dla potrzeb świata pracy.

Obok rozbudowanych na szeroką skalę ośrodków produkujących traktory, samochody osobowe i ciężarowe, powstają fabryki produkujące motocykle. Ilość wyprodukowanych motocykli w okresie Planu Sześcioletniego wzrośnie prawie ośmiokrotnie i wyniesie w roku 1955 — 32 tys. szuk.

Osiągnięcie tej liczby wyprodukowanych motocykli będzie możliwe dzięki rozbudowie przemysłu narzędziowego, którego czterokrotny wzrost w okresie Planu Sześcioletniego, przyczyni się do dostarczenia fabrykom motocykli, narzędzi ślusarskich, przyrządów, uchwytów i sprawdzianów.

Motocykle zaprojektowane przez polskich konstruktorów — są chlubą naszego młodego przemysłu motoryzacyjnego.

Nowymi SHL-kami i Sokołami jeździć będą ludzie, których w czasach przedwojennych nie stać było na kupno nawet najtańszego motoru. Na uwagę zasługuje fakt, że przed wojną produkowano jedynie model wysokolitrażowego motocykla, tymczasem w okresie Planu Sześcioletniego produkować będziemy głównie typ motocykla popularnego 125 cm^3 znacznie tańszego i ekonomiczniejszego w eksploatacji.

Produkcja tych typów umożliwi zaopatrzenie w szerokiej skali, po stosunkowo nisko skalkulowanej cenie okręgów robotniczych i wsi, oraz licznych klubów sportowych w tak konieczny sprzęt motorowy.

Ośrodki produkujące sprzęt motorowy będą żywym dowodem zmian, o których mówił Prezydent Bolesław Bierut na VI Plenum KC PZPR. „Plan 6-letni — to plan wyrwania Polski z zacofania okresu kapitalistycznego, plan przekształcenia Polski z ubogiego kraju w kraj silny i bogaty".



---

copiszą GAZETY ŻOŁNIERSKIE

ŻOŁNIERZ WOLNOŚCI

ZAKOŃCZENIE KURSU KIEROWCÓW

Przed kilkoma dniami w jednej z jednostek nastąpiło zakończenie kursu dla kierowców samochodowych. Egzaminy były sprawdzianem naszych umiejętności i samodzielnego obsłużenia tak wartościowego sprzętu jakim są samochody.

Najbardziej wyróżnił się szer. Murat, który podczas kursu służył kolegom wskazówkami i dobrymi radami, dotyczącymi umiejętnej obsługi pojazdu mechanicznego. No i wreszcie nastąpiła chwila, kiedy przydzielono mu samochód. Natychmiast przystąpił do powierzonego mu zadania tj. sprawdził wszystko co należy, ażeby samochód utrzymać w ciągłej gotowości bojowej.

Owoce swej pracy zebrał już na pierwszych ćwiczeniach letnich. Spalił bardzo mało benzyny. O takie sukcesy starać się powinni także inni koledzy.

Szer. Czarnecki

ŻOŁNIERZ LUDU

PRZODUJĄCY KIEROWCA

Od pierwszego dnia służby wojskowej, szer. Jakubicki Stefan zaprezentował się jako gorliwy i sumienny kierowca. Wkrótce został przodownikiem wyszkolenia bojowego i politycznego. Szczególnie dużo uwagi szer. Jakubicki poświęcił sprawie wyszkolenia fachowego. Obecnie biorąc udział w ćwiczeniach letnich osiąga dobre wyniki w dziedzinie eksploatacji sprzętu samochodowego oraz oszczędności materiałów pędnych.

Doświadczenie swe przodujący kierowca przekazuje chętnie kolegom. Jego uczniowie stali się wzorowymi kierowcami. Za wybitne sukcesy w wyszkoleniu fachowym i politycznym, wzorową dyscyplinę i aktywny udział w życiu społecznym szer. Jakubicki odznaczony został Odznaką Wzorowego Kierowcy II kl.

kpr. Sójka



Stuk łopat o korzenie i grudy ziemi miesza z przytłumionym warkotem silnika samochodu. Bomb. Kopaćz zakończył już okopywanie swojej maszyny i ostrożnie, aby nie uszkodzić podłogi i bocznych ścian wykonanych z wikliny wjeżdża do wnętrza wykopu.

Z za skraju lasu do uszu kierowców zajętych pracą przy ukryciu samochodów dobiegają odgłosy rozkazów i głuche dźwięki odstrzałów. „Artylerzyści zaczęli już ćwiczenia" mówi kpr. Kowacz i z zatroskaniem dodaje, „aby tylko memu działonowi dobrze poszło. Huk staje się coraz gęstszy a umocnienia „nieprzyjaciela" ukrytego na zboczu za strumykiem zasypuje nawałnica celnych pocisków.

W międzyczasie kierowcy kończą ostatnie prace przy samochodach. Jeszcze parę zielonych gałęzi rzuconych na świeżo wykopaną ziemię i najbystrzejszy lotnik nie zdoła wykryć rejonu ukrycia środków ciągu ćwiczącej jednostki artyleryjskiej.

Samochody są już ukryte, przegląd techniczny wykonany. Na każde wezwanie posterunku obserwacyjnego utrzymującego łączność ze stanowiskiem ogniowym kolumna może ruszyć do dział i przewieźć je na nowe wskazane przez dowódcę miejsce. Do końca ćwiczenia kierowcom pozostaje wolny czas. Ale i to przewidział jeszcze wczoraj st. sierż. Madej postanawiając w przerwie pomiędzy zajęciami przeprowadzić z żołnierzami służby samochodowej pogadankę na temat frontowych tradycji jednostki.

St. sierż. Madej jest frontowym kierowcą I Armii. W czasie walk na Wale Pomorskim i pod Kołobrzegiem zdobywał on doświadczenie bojowe, którym chętnie dzieli się obecnie z podległymi mu żołnierzami. St. sierż. Madej już wówczas zrozumiał znaczenie jakie posiada przykład bohaterskich czynów. To też obecnie posługuje się często w codziennej pracy wyszkoleniowej wzorami z pięknych frontowych tradycji jednostki, by na ich przykładzie mobilizować kierowców do jeszcze aktywniejszego udziału w ćwiczeniach wyszkoleniowych.

Kierowcy lubią pogadanki st. sierż. Madeja, zapoznające ich z warunkami działania służby samochodowej w warunkach wojennych, z odwagą, poświęceniem i pomysłowością frontowych kierowców.

Niejeden już przykład zastosowali w praktyce podczas ćwiczeń uzyskując wzorowy wynik i pochwałę przełożonych. Sprawdziło się dobrze wszystkim znane, często cytowane przez st. sierż. Madeja powiedzenie frontowych kierowców, że „czym więcej potu na ćwiczeniach — tym mniejsze straty, tym większy sukces w boju".

W swoich gawędach stara się st. sierż. Madej szczególnie rozbudzać w kierowcach zaradność, która powinna cechować każdego żołnierza służby samochodowej.

Widocznie kierowcy wyczuli, że dziś właśnie poruszony będzie jeden z tego rodzaju tematów, bo w przeciągu nieledwie kilku sekund koło sierż. Madeja wytworzyło się ciasno zwarte koło słuchaczy z niecierpliwością oczekujących na rozpoczęcie pogadanki.

„Kierowcę wojskowego" rozpoczął st. sierż Madej" winien cechować obok innych zalet również spryt żołnierski pozwalający wydobyć się nieraz z najtrudniejszych tarapatów i mimo trudności wykonać postawione zadanie. Przykładów, w których wykonanie rozkazu a często ocalenie sprzętu i życia kierowcy zależało od jego zaradności, możnaby z frontowych doświadczeń opowiedzieć wiele. Dziś opowiem Wam w jaki sposób artylerzyści dowieźli działa samochodami bez benzyny pod Kołobrzeg".

W kręgu kierowców otoczających st. sierż. Madeja zapadła w tym momencie cisza.

„Wieczorem 14 marca 1945 roku przyjechaliśmy do skrytej w głębi pomorskich lasów wioski Furstenhof" ciągnął st. sierż. Madej. Byliśmy tak zmęczeni — że mało kto mógł już ruszać rękoma, a nogi podczas jazdy drętwiały na pedale gazu. Od 48 godzin byliśmy stale w walce z nieprzyjacielem lub w marszu. Dywizjon nasz zmieniał czterokrotnie stanowisko ogniowe niosąc wsparcie ogniowe piechocie, walczącej wzdłuż szosy Gorzow — Kistrzyn z ustępującymi faszystami.

Widok zabudowań wiejskich i spokojnie płynących z czerwonych kominów ku niebu dymów zrobił „pokojowe" wrażenie. Tym razem odpoczniemy. Wiedzieliśmy bowiem, że dowództwo zamierza urządzić dłuższy postój. Wpływał na to również brak materiałów pędnych, spowodowany oderwaniem się naszej jednostki w pościgu za hitlerowcami, daleko od baz zaopatrzeniowych". Gdzież zaś może być lepiej jak nie w cichym, niezniszczonym, leżącym zdaleka od głównych dróg otoczonym wokoło lasami Furstenhofie.

W tym nastroju ukryliśmy maszyny i działa pomiędzy zabudowaniami, maskując je starannie słomą, sągami drzewa, wprowadzając do stodół tak, by żaden faszystowski pirat powietrzny nie mógł ich dojrzeć przy najlepszej nawet pogodzie.

Lepiej wykorzystać prasę fachową
i zacieśnić współpracę z redakcją



W licznych listach do redakcji, w wielu wypowiedziach kierowcy i mechanicy WP dali dowód jak najwyższego zainteresowania się naszym pismem. Z radością witają oni zawsze pojawienie się nowego numeru „Za Kierownicą" w swoich jednostkach. W okresie przygotowań do wyjazdów na obozy letnie otrzymaliśmy szereg listów, w których żołnierze proszą o zapewnienie im przesyłki pisma na poligony i na miejsca ćwiczeń. Nie należą do rzadkości tacy kierowcy, którzy w kabinach samochodu, obok rozkazu, posiadają zawsze bieżący numer „ZK". Przestudiowany jak twierdzą — „od deski do deski" Inni koledzy donoszą nam, że posiadają skompletowane wszystkie egzemplarze z okresu ich służby wojskowej. Jeszcze inni proszą, po zakończeniu służby, o dalszą wysyłkę pisma, które dało im tyle korzyści i będzie nadal pomagać w odpowiedzialnym zawodzie kierowcy, czy mechanika.

W tym stanie rzeczy zdawać by się mogło, że pismo, cieszące się dużą poczytnością, spełnia swoje zadanie i jest całkowicie wykorzystane w jednostkach. Tak jednak nie jest. Nie cały bowiem materiał zawarty w „Za Kierownicą" jest łatwo opanować przez indywidualne czytanie pisma. O ile sprawniej można opanować trudniejszy materiał, czy to z działu taktyki naszej służby, czy z techniki samochodowej, gdy przystąpi do tego zorganizowana grupa żołnierzy. Ileż aktualnego materiału stać się może dużą pomocą d-cy przez przerobienie go w pododdziałach. Przecież przez dyskusję, przez omówienie w grupach samokształceniowych, czy kółkach racjonalizatorskich można dokładnie przerobić najtrudniejsze nawet materiały.

W ten sposób jednak wykorzystują pismo tylko nieliczne pododdziały. Najwidoczniej d-cy większości pododdziałów nie doceniają jeszcze należycie pisma, gdyż nie widzą w nim naturalnego sprzymierzeńca, pomagającego w wyszkoleniu żołnierzy i przygotowaniu ich do bieżących zadań. Zbyt rzadko jeszcze traktuje się roczniki „Za Kierownicą" jako materiał wyszkoleniowy, pozostawiając je w salach motoryzacyjnych do przypadkowego wykorzystania przez żołnierzy.

Od zbiorowego zatem, zorganizowanego przerobienia materiałów szkoleniowych zawartych w piśmie zależy pełne wykorzystanie go przez kierowców i mechaników WP.

Zdarza się niejednokrotnie, że żołnierze zwracają się do redakcji, prosząc o dodatkowe wyjaśnienie zamieszczonego artykułu. A kto wyjaśni niezrozumiałe problemy słabszym kolegom, którzy nie napisali do nas listu? Nie zawsze redakcja może odpowiedzieć na wszystkie pytania, drukując odpowiedzi w numerze. Wyjaśnień udzielamy listownie. Dlatego do omówienia zasadniczych artykułów dobrze jest powoływać w jednostkach aktyw wyszkoleniowy. Aktyw ten, prowadząc systematyczne zepołowe czytanie i dyskusję nad pismem sprawi, że nawet najtrudniejsze tematy zostaną wzorowo opanowane przez cały skład osobowy jednostki.

Dużą pomocą na tym odcinku będą nam bezwzględnie członkowie partii i ZMP, którym — dzięki pozytywnemu ustosunkowaniu się do własnej pracy organizacyjnej — łatwiej jest zrozumieć znaczenie prasy fachowej i pokierować w jej pełnym wykorzystaniu.



Po otrzymaniu nowego numeru „Za Kierownicą" odbywa się w jednostkach zbiorowe czytanie najciekawszych artykułów, poczym następuje dyskusja. Na zdjęciu: żołnierze z jednostki samochodowej na obozie letnim przy omawianiu jednego z artykułów z dziedziny techniki

Kółka korespondentów w każdej jednostce

Dodatkowym, lecz bardzo ważnym ogniwem, łączącym redakcję z ogółem żołnierzy — kierowców i mechaników WP powinny stać się kółka korespondentów. Jest ich jednakże mała ilość, a nawet te, które istnieją nie przejawiają w większości pozytywnego działania. Wiele jednostek przeprowadziło w tej sprawie zebrania i odprawy. Na szczeblach OW odbywały się Zloty Korespondentów. W praktyce jednak ilość nadsyłanych do redakcji korespondencji jest nadal znikoma.

Nie wystarczy tylko nadesłanie wykazu korespondentów, jak to uczynili ostatnio jednostki ofic.: Szylberga, Pławickiego, Lipieckiego, Jurgasa, Swadowskiego i inne. Należy, zgodnie z tematyką rozesłaną przez redakcję, dostarczać bieżąco korespondencje. Pragnienie współpracy z nami — o jakiej np. zapewniał nas pół roku temu szer. Tkaczyk, obiecując przesyłać swe prace — musi być realizowane. Od roku prawie chor. Ciesiołkiewicz, sam wzorowy korespondent, obiecuje nam stworzyć w swej jednostce kółko korespondentów. Jednak na rezultaty pracy tego kółka, jak i wielu kół w innych jednostkach, czekamy dotąd bezskutecznie.

O znaczeniu akcji korespondentów pisaliśmy niejednokrotnie. Od niej zależy wymiana wzajemnych doświadczeń, popularyzacja osiągnięć naszych najlepszych żołnierzy. W niej zawierać się winno to wszystko, czym żyje nasza służba. Dlatego do pełnego rozwinięcia akcji korespondentów winni przyczynić się sami dowódcy przez opiekę i pomoc w pracy młodym korespondentom, przez wyróżnianie bardziej zasłużonych w pełnieniu tego zaszczytnego obowiązku.

Kilkuletnie doświadczenie w naszej pracy wykazało, że wszędzie tam, gdzie dobrze działa szeroko zorganizowany aktyw wyszkoleniowy, gdzie kierowcy omawiają zbiorowo każdy numer naszego pisma oraz tam, gdzie sprawnie pracują koła korespondentów — wyższy jest poziom wyszkolenia fachowego żołnierzy, a popularyzowanie własnych osiągnięć stało się bodźcem do dalszych wzmożonych wysiłków kierowców i mechaników WP nad umocnieniem siły i bojowości naszego ludowego wojska.

WZOROWI KORESPONDENCI



W dziale wmiany doświadczeń z obozów letnich naszej służby zamieściliśmy dotychczas najwięcej prac ppor. S. Kubiaka, jednego z najstarszych korespondentów



Szer. Pakul współpracuje z naszą Redakcją nadsyłając prace do działów techniki i użytkowania sprzętu samochodowego.



O życiu jednostek służby samochodowej pisze korespondencje kpr. B. Lipnicki, udowadniając, że najlepsze prace są właśnie dziełem samych kierowców - żołnierzy jednostek samochodowch.

letnich ĆWICZENIACH



Rano zbudził mnie wcześniejszy niż normalnie dźwięk trąbki wygrywającej żywą melodię pobudki.

Nasz dowódca już nie spał. Ubrany w długą pałatkę z torbą polową i notesem w ręku coraz to wzywał do siebie innego z oficerów i podoficerów.

Widocznie wymarsz — pomyślałem. Co będzie jednak z benzyną? — przybiegła w tej samej chwili natrętna myśl. Wczoraj przyjechaliśmy przecież na resztkach. W niektórych „Sztudrach" baki świeciły jeszcze przed Furstenhofem pustką i trzeba było w marszu przepompowywać z wozu do wozu. Zapasu zaś żadnego już nie posiadaliśmy.

W pół godziny później byłem już wraz z dwoma jeszcze podoficerami plut. Kobielem i kpr. Witalskim na odprawie u dowódcy. „Otrzymaliśmy rozkaz natychmiastowego zajęcia stanowisk ogniowych pod Kołobrzegiem i udzielenia wsparcia artyleryjskiego prowadzącej ciężkie walki o miasto naszej piechocie") — krótko oznajmił dowódca. W tym momencie kpr. Witalski nie wytrzymał i cicho powiedział... a benzyna. „Tak, benzyna rzekł półgłosem jakgdyby sam do siebie dowódca. Benzyna..."

„Sprawdzałem stan baków" — dodał po chwili — „mamy na sześćdziesiąt cztery wozy dwieście dwadzieścia kilogramów, przed sobą zaś 115 km marszu".

„Zaopatrzenie może przybyć dopiero jutro, rozkaz zaś nakazuje nam dziś jeszcze przystąpić do walki. Tam bardzo ciężko naszym piechurom" dodał po chwili już nie urzędowo z serdecznym uśmiechem. „Wiecie to ostatnia droga ucieczki faszystów, stawiają opór jak wściekłe psy — a nasi są bez artylerii. Musimy im pomóc".

Na chwilę zapadła cisza. Każdy z obecnych zadumał się: jakby tę diabelską benzynę zdobyć jeszcze dzisiaj, przecież każda godzina walki naszych żołnierzy w Kołobrzegu bez dostatecznego wsparcia artylerii kosztuje niejedno życie. Klęliśmy obecnie w myślach pokojowy, leżący na odludziu w głębi lasów Furstenhoff. Żeby przynajmniej gdzieś bliżej dróg, miast, ludzi — jakośby się te benzynę znalazło.

Z odrętwienia wyrwał nas głos plut. Kobiela — „znajdziemy benzynę obywatelu kapitanie" — zameldował wstjąc. „Proszę o przydzielenie jednego „Gazika" i „Sztudra".

Trzy godziny, przez które oczekiwaliśmy na powrót plut. Kobiela i jego „ekipy zaopatrzeniowej" należało do najcięższych w historii naszego dywizjonu. Dumą naszej jednostki było wykonywanie każdego rozkazu bezzwłocznie — tymczasem dziś ta przeszkoda groziła zerwaniem tradycji. Niepokój malował się na twarzach kierowców i artylerzystów. Snuli się koło samochodów, niby je czyścili, sprawdzali po raz chyba już dziesiąty, a w gruncie rzeczy poszukiwali zajęcia, które pozwoliłoby zapomnieć o obawie czy plut. Kobiela zdobędzie upragnioną benzynę.

Widok wyjeżdżającego z wąskiej leśnej drogi „Gazika" i sunącego za nim powoli „Sztudra" wyładowanego beczkami i ciągnącego nadomiar cysternę na holu, wywołał oszołomienie. Nawet kucharze szykujący obiad w białych kitlach, pobiegli w stronę nadjeżdżających.

Z samochodu wyskoczył plut. Kobiela i wyprężony zameldował dowódcy: „Melduje obywatelu kapitanie przywiezienie trzech ton ropy z dawnego niemieckiego składu zaopatrzeniowego. Benzyny już nie było" — dodał z żalem — „ale to nic rzekł zwracając się do stojących z tyłu żołnierzy. My i na ropie pojedziemy".

Całą pozostałą w bakach benzynę zużyliśmy na uruchomienie samochodów, by dopiero wówczas do dobrze nagrzanych otworzyć dopływ ropy. Nie było to łatwo. Silniki gasły i prychały w końcu jednak dzięki pomocy lepszych kierowców słabszym, kolumna wyruszyła w kierunku na północ — na Kołobrzeg.

Samochody, które trzeba było stale utrzymywać na obrotach by nie gasły a równocześnie pokonywać trudny, [illegible] właściwie bezdrożem teren mając jednocześnie ciężkie działo na holu. A jednak i to zadanie wykonaliśmy. O czwartej po południu tak jak nakazywał rozkaz działa nasze odkryły ogień na statki hitlerowców ostrzeliwujące pozycje polskiej piechoty. „Sztudry" dywizjonu dojechały na pozycje pod Kołobrzegiem na ropie".

„Tak" z zamyśleniem dodał st. sierż. Madej, „dojechały bo każdy z nas miał niezłomną wolę wykonania rozkazu za wszelką cenę, bo wszechstronnie poznaliśmy budowę i opanowaliśmy umiejętność prowadzenia naszych samochodów. Tego się chłopcy uczcie od frontowych kierowców". W tym momencie umilkł łoskot wystrzałów towarzyszący nieprzerwanie gawędzie i powietrze przeszył ostry gwizd alarmowy posterunku obserwacyjnego. Kierowcy rzucili sie ku samochodom. Działa czekają, trzeba podwieść je na nowe stanowisko. Rozkaz musi być wykonany szybko i dokładnie. Tak jak czynili to kierowcy pod Kołobrzegiem

nasi korespondenci piszą

Kubiak Stefan por.

PRZED PROMOCJĄ W OFICERSKIEJ SZKOLE SAMOCHODOWEJ

Przez otwarte okna wpadły pierwsze promienie wschodzącego słońca. Z okalających budynek kompanii zarośli, dobiegał świergot wróbli mieszając się z monotonnym cykaniem zegara.

Pochylony nad książką służbowy, co pewien czas spoglądał na wiszący nad nim zegar ścienny. Jego smukła sylwetka podniosła się nagle od stolika, zamknął studiowaną dotąd książkę i podszedł do wiszącego na tablicy rozkładu dnia. Dochodziła szósta. Jeszcze chwila i pobudka.



Podch. Dąbrowski Edward typowany przez wykładowców i przełożonych na prymusa w Oficerskiej Szkole Samochodowej



Przodownik wyszkolenia — członek PZPR kpr. podch. Kużyk Adam



Plut. podch. Kurdziel Tadeusz — znany racjonalizator z kopalni „Bobrek"



St. sierż. podch. Manaj Wacław— przodownik nauki w Oficerskiej Szkole Samochodowej

Długi korytarz rozbrzmiał nagle tupotem nóg podchorążych. Zbiórka do gimnastyki, a nikt nie chce być ostatni, więc trzeba się śpieszyć. Za chwilę cały batalion, pod opieką instruktora WF oficera Podolskiego ćwiczy się na placu sportowym. Ruchy wszystkich są tak zgrane i dokładne, że wydaje się jak gdyby ktoś pociągał za niewidzialny sznurek. Nic dziwnego jeśli przodownikami wychowania fizycznego są tacy podchorążowie jak: **Manaj, Kurdziel, Woszczyło i inni.** Podchorążowie ci nie ograniczyli się do osiągnięcia sukcesów przez nich samych, ale służą radą i osobistym przykładem kolegom słabszym w tej dziedzinie wyszkolenia. Za chwilę służbowy zgłasza koniec gimnastyki.

Tak rozpoczyna się dzień w Oficerskiej Szkole Samochodowej. Uwagę każdego zwraca niezwykły zapał cechujący wszystkich bez wyjątku podchorążych. Punktualność i przestrzeganie rozkładu dnia jest nieodłączną cechą każdego podchorążego. Uwaga z jaką słuchają podchorążowie wszystkich bez wyjątku wykładów jest dowodem, że dobrze zrozumiana konieczność wszechstronnego wyszkolenia nowego oficera służby samochodowej jest również zasługą samych wykładowców którzy do wykładów przygotowują się dokładnie i przekazują swe wiadomości w tak ciekawy sposób, że trudno przez cały czas trwania wykładu zwrócić uwagę w innym kierunku. Wykładowcy, którzy najwięcej trudu i własnego czasu poświęcają dokładnemu opracowaniu tematów z oficerami to: **Starzec, Berhardt, Zioła, Zdoliński, Baciński** i wielu innych. Przyjemnie jest wykładać i słuchać wykładu w urządzonych samemu salach wykładowych, w których urządzenie niemało trudu i pomysłowości włożyli tak słuchacze jak i wykładowcy. Któryś ze zwiedzających szkołę podoficerów stwierdził, że tak urządzonych sal wykładowych nie ma nawet na politechnice. Nic więc dziwnego, że przyszli oficerowie przystępują do pracy w jednostkach z zasobem doskonale ugruntowanej wiedzy technicznej, potrafią wykorzystać ją w swej pracy i przekazać swym podwładnym.

Od początku aż do chwili obecnej wyraźne jest przodownictwo członków partii i ZMP we wszystkich dziedzinach wyszkolenia. Któż to są Ci przodownicy. S.

Pierwszy z nich to **sierż. podch. Dąbrowski Edward,** typowany przez wykładowców i przełożonych na prymusa szkoły. Egzaminy okresowe zdał bez jednej czwórki z wynikiem ogólnym bardzo dobrym ,przypuszczenia więc powinny się sprawdzić. **Sierż. podch. Dąbrowski** to przodujący członek partii i sekretarz batalionowego koła ZMP. Do szkoły oficerskiej przybył z jednostki saperskiej, gdyż ma wielkie zamiłowanie do służby samochodowej. Z jego to inicjatywy kółka pracy kulturalno-oświatowej rozpoczęło pracę dającą obecnie dobre wyniki. Dużo pomocy okazali w pracy oświatowej **podchorążowie: Bochenek, Nadgrodkiewicz i Szoruń.**

Większość przygotowujących się do promocji podchorążych to byli kierownicy skierowani z jednostek za ich ofiarną pracę, sumienną i troskliwą opiekę nad sprzętem samochodowym. W szkole uzupełnili i podnieśli swą wiedzę fachową na wysoki poziom. Uzupełnili swe wiadomości w wykształceniu ogólnym.



Podchorążowie Oficerskiej Szkoły Samochodowej, synowie robotników, chłopów i inteligencji pracującej dobrze rozumieją jakie znaczenie dla oficera Ludowego Wojska Polskiego posiada jaknajlepsze opanowanie nauki marksizmu - leninizmu. Nic więc dziwnego, że zajęcia polityczne stanowią ulubiony przedmiot. Wiele wolnego czasu poświęcają również samokształceniu politycznemu, studiując dzieła klasyków marksizmu - leninizmu. Członkowie partii dopomagają kolegom słabiej opanowywującym materiał przez urządzanie konsultacji w gabinecie partyjnym.

st. szer. Kużyk Adam

ZAŁOŻYLIŚMY KOŁO KORESPONDENTÓW

Już od dawna chciałem zostać korespondentem. Zawsze jednak natrafiałem na jakieś trudności. Przede wszystkim zdawało mi się, że nie mam o czym pisać. Z drugiej zaś strony brak było czasu, odwagi i co najważniejsze — śmiałości. Początkowo sądziłem, że pisząc do prasy trzeba mieć jakieś uzdolnienia, kwalifikacje, czy też tematy.

Jestem przekonany ,że te same myśli dręczyły wielu tych korespondentów ,którzy obecnie wydatnie pracują z redakcjami i dręczą nadal tych, którzy chcieliby pisać ,lecz brak im odwagi na zrobienie pierwszego kroku. Niemniej jednak każdy zdaje sobie sprawę, jaką rolę odgrywa prasa. Wiemy, że dzięki niej możemy popularyzować naszych przodowników, dzielić się doświadczeniami, czerpać doświadczenia z bratniej Armii Radzieckiej, a poprzez to podnosić poziom naszego wyszkolenia i świadomości.

Krótko mówiąc — tak przynajmniej sądzę — aby zostać korespondentem należy chcieć, patrzeć na wszystko co się wokół nas dzieje i o tym pisać.

Przy organizowaniu naszego Kółka Korespondentów „Za Kierownicą" pomoc otrzymaliśmy od oficera Kubiaka, który omówił z nami przyszłą pracę, przeczytał kilka własnych artykułów i zachęcił do pisania.

Do kółka zapisało się 4 kolegów: st. szer. Kuzyk, Moskwa, Nadgrodkiewicz, oraz chor. Serfiński. Sądzić jednak należy że w przyszłości grono to powiększy się. Każdy przecież pragnie przyczynić się do realizacji zadań Planu 6-letniego na swoim odcinku i zbudowania Socjalizmu. Każdy pragnie dołożyć cegiełkę do walki o Pokój.

* * *

Redakcja z przyjemnością wita nowe Kółko Korespondentów. Słusznie opisujące wątpliwości, jakie dręczą niejednego z kolegów, pragnących nawiązać z nimi współpracę. Od tego jednak jest Redakcja, aby Wam wyjaśniła wątpliwości i skierowała Wasze wysiłki na właściwą drogę. Więcej i śmielej piszcie więc do nas, w zwykłych listach opisujcie swą pracę i szkolenie, a tym samym spełniać będziecie obowiązki, ciążące na naszych korespondentach.

Redakcja

plut. Miszczak

Motocykliści biorą udział w Spartakiadzie

W dniach 8 i 9 lipca br. w ramach Spartakiady OW Wrocław, odbyły się zawody motocyklowe.

Na starcie do wyścigu na trasie 107 km stanęło 60 maszyn. Najsilniej były obstawione kategorie 130 i 750 ccm. W nich też obserwowaliśmy szczególnie zaciętą walkę o pierwszeństwo.

W kategorii 130 ccm zażarta walka rozegrała się między oficerem Filemonowiczem, Junakiem i ob. Kociołkiem, którzy natychmiast po starcie uplasowali się w czołówce wyścigu. Dzięki temu, że start odbył się piątkami, zawodnicy zmuszeni byli dać ze siebie maksimum wysiłku, gdyż żaden nie wiedział z jaką różnicą czasu jedzie przeciwnik.

Na szosie walka była mniej więcej wyrównana, a decydująca rozegrała się na 20 kilometrowym odcinku drogi polnej, gdzie motocykliści wykazali duże opanowanie maszyn. Kilku jeźdźców naskutek złego przygotowania maszyn odpadło. W końcowym wyniku najlepsze miejsca zdobyli: w kat. 130 ccm pierwsze miejsce zajął oficer Junak, drugie miejsce ofic. Filemonowicz, trzecie — ob. Kociołek.

W kat. 250 ccm zwyciężyli po ciężkiej walce: 1) oficer Beniak— osiągnął on najlepszy czas dnia, utrzymując tytuł mistrza w tej kategorii, 2) szer. Wojciechowski i st. szer. Mikołajko.

W kat. 350 ccm zwyciężył ob. Grzechowiak na „Kolumbusie".

W kat. 500 ccm pierwsze miejsce zdobył ofic. Kołeczek — czołowy zawodnik Okręgu, który w roku ubiegłym również zdobył mistrzostwo w tej kategorii.

W kat. 750 — pierwsze miejsce zdobył sierż. Kozioł, 2) szer. Krole, 3) ofic. Tyszkiewicz — zeszłoroczny mistrz Okręgu.

Drugi dzień zowodów okazał się o wiele ciekawszy. Obejmował on raid 50-kilometrowy z przeszkodami w terenie. Na start stanęło 10 patroli. Już na pierwszych kilometrach okazało się,. że raid jest bardzo poważnym sprawdzianem opanowania i przygotowania maszyn i zowodników. Pierwszą przeszkodą był bunkier o wysokości ok. 3 m, przy pokonaniu którego niewłaściwa jazda powodowała osunięcie się zawodnika wraz z maszyną. Zapora ta zdołała zatrzymać jednak tylko 2 maszyny.

Dalszą przeszkodę stanowiła rzeczka, którą maszyny przejechały w bród. Nieumiejętne prowadzenie motoru powodowało zalanie silnika, a w wyniku spóźnienie na punkt kontrolny .

Ciężkie zadanie mieli do wykonania zawodnicy na strzelnicy, gdzie zmęczone ręce z trudem mogły utrzymać pistolety w linii strzału. .Trzeba przyznać, że 85% zawodników strzelanie wykonało sprawnie, co dowodzi o ich dobrym poziomie wyszkolenia.

W wyniku końcowym raidu w punktacji indywidualnej najlepsze wyniki osiągnęli: 1) ofic. Junak — 25 pkt. karnych, 2) ofic. Skiba — 30 pkt. karnych, 3) sierż. Helman — 45 pkt. karnych.

W punktacji patrolowej mistrzostwo Okręgu na rok 1951 zdobył patrol z jednostki ofic. Grzelaka w składzie: ofic. Junak, ofic. Beniak, st. szer. Mikołajko, zdobywając jednocześnie puchar przechodni.

Masowym udziałem i osiągnięciem dobrych wyników w zawodach, zawodnicy OW Wrocław dowiedli, iż są dobrze wyszkoleni i potrafią stać wiernie na straży granicy Ludowej Ojczyzny.

nasi korespondenci piszą

RACJONALIZATORZY WYMIENIAJĄ DOŚWIADCZENIA — RACJONALIZATORZY WYMIENIAJĄ DOŚWIADCZENIA

por. Żymuła

PRZYGOTOWUJEMY SIĘ DO WYSTAWY



Zetempowiec kpr. Kuźniar.

Kierownicy naszego okręgu przygotowują się intensywnie do zbliżającej się Okręgowej Wystawy Racjonalizatorskiej. Wystawa ta ma za zadanie podnieść na wyższy poziom stan gotowości technicznej naszych jednostek. Już dziś można zauważyć duże osiągnięcia na tym odcinku wśród kierowców, którzy starają się dokonać nowych usprawnień, które przyspieszyłyby pracę i zaoszczędziły paliwo.

W N-tej jednostce samochodowej przygotowanie do wystawy zasługuje na zwrócenie uwagi wszystkich kierowców naszego Ludowego Wojska. W jednostce tej kierowcy dążą do usprawnienia poprzez pomysły racjonalizatorskie nauki jazdy i do osiągnięcia jak największej przy tym oszczędności w paliwie. Wiele eksponatów jest gotowych do wystawy. Jako czołowy racjonalizator tej jednostki wybija się kpr Kuzniar, oraz jego pomocnicy kpr. Szajkowski i st. strz. Kaleta. Wśród wielu eksponatów wykonanych przez nich na wyróżnienie zasługują dwa najważniejsze, o których poniżej piszemy. Będą one służyły do szybszej i sprawniejszej nauki jazdy i pozwolą zaoszczędzić wiele paliwa.

Pierwszy z eksponatów to duży stół, na którym umieszczona jest makieta nowoczesnego miasta. Widzimy tu dokładnie wykonane z drzewa i starannie wymalowane znaki drogowe. Na ulicach tego „miasta" za pomocą prądu po małych szynach porusza się kilka samochodów. Widzimy tu ulice główne i boczne. Niektóre linie ruchu poszczególnych samochodów są dłuższe, niektóre krótsze, co jest konieczne dla całości regulowania ruchu.

Przy makiecie miasta pięciu kursantów nauki jazdy może praktycznie poznawać tajniki kierowania samochodem, zważając na wszelkie znaki drogowe i sygnalizację bez użycia pojazdów. Instruktor naciska guzik, za pomocą którego zapalają się poszczególne znaki sygnalizacyjne, co zmusza ucznia do szybkiej orientacji. Eksponat taki już wypraktykowany w jednostce jest ważnym materiałem poglądowym dla instruktora i kursanta. Pozwoli on na skrócenie nauki o ruchu kołowym, a jednocześnie podczas przyszłej jazdy dzięki dokładnemu poznaniu przepisów pozwoli na poważne zaoszczędzenie paliwa.

Niemniejszą pomocą dla wykładowcy i kursanta jest drugi eksponat pomocniczy dla przeprowadzania praktycznej nauki jazdy. Widzimy tu w całości silnik samochodu. Porusza się on za pomocą prądu elektrycznego. Skrzynia biegów za pomocą prądu połączona jest z dyferencjałem, który porusza specjalnie sporządzoną taśmę drogową. Na taśmie drogowej obracającej się wokół osi mamy oznaczone tam takie przedmioty terenowe jak budynki mieszkalne, drzewa, rowy, las i inne. Krętą drogą na taśmie umieszczony jest mały samochód, wokół którego obraca się taśma drogowa. Samochodem kierujemy za pomocą kierownicy.

W ten sposób kursant odbywa normalną naukę jazdy bez użycia samochodu i bez zużycia paliwa. Taka nauka jazdy pozwoli na duże skrócenie praktycznej nauki jazdy w terenie. Za pomocą takiego eksponatu zaoszczędzimy wiele litrów paliwa, cennego materiału dla naszej rozbudowującej się Polski Ludowej.

•

Czołowy inicjator i wykonawca tych eksponatów zetempowiec kpr. Kuźniar opowiada nam w ten sposób o swojej pracy: „długo myślałem nad tym jakby usprawnić i przyśpieszyć naukę jazdy, zaoszczędzając jednocześnie paliwo. Gdy uczyłem się jazdy na samochodzie najlepiej przyswajałem sobie materiał praktycznie i dlatego starałem się ulepszyć naukę dla innych.

Zbyt łatwo mi to nie przyszło. Początkowo w jednostce niedoceniano moich pomysłów, nie udzielono mi pomocy, nie wierzono w moje siły. Pomocy udzielono mi dopiero wtedy, kiedy udało mi się w wolnych chwilach zbudować na małym stoliku „moje miasto" w mniejszych rozmiarach i przedstawiłem dowódcy moje projekty. Kosztów przy wykonywaniu tych eksponatów nie było. St. strz. Kaleta pomógł mi wykonać z drzewa wszystkie potrzebne przedmioty, a kpr. Szajkowski pomógł je wymalować. Potrzeba do tego było jedynie trochę farby, kilka małych żarówek i włączników."



Makieta miasta pomysłu kpr. Kuźniara

Pomysł racjonalizatorski zetempowca kpr. Kuźniara zasługuje na uwagę. Przynosi on duże usprawnienie nauki jazdy. Praca kpr. Kuźniara jest wyrazem troski naszych żołnierzy o mienie państwowe, wyrazem nowego stosunku do pracy i wysokiej świadomości politycznej.

Kpr. Kuźniar wie, że pracuje dla dobra Polski Ludowej, że pracuje również dla siebie i dla rodziny, że przez to przyczynia się do zbudowania lepszej, jaśniejszej przyszłości wszystkich ludzi pracy. Spełnia on chlubnie swe obowiązki żołnierza. Jest wzorowym i zdyscyplinowanym podoficerem służby samochodowej. Z takich jak kpr. Kuźniar i jemu podobnych jesteśmy dumni. Wszyscy żołnierze służby samochodowej winni brać z nich wzór dla swojej dalszej pracy.

Organizowanie wystawy racjonalizatorskiej i nowe pomysły racjonalizatorskie służby samochodowej przyczynią się niewątpliwie do poważnych usprawnień w pracy, do uzyskiwania lepszych wyników w szkoleniu i podniesieniu gotowości bojowej jednostek na jeszcze wyższy niż dotychczas poziom.

Narada racjonalizatorów na obozie

Na jednym z obozów letn'ch naszego wojska odbyła się w ub. mies.ąca narada racjona izato ó v, w której wzięli liczny udział kierownicy i mechanicy z pcs czegó'nych jedno.tek samoch >lowych.

Naradę rozpoczął oficer Kaczkowski, wygłaszając obszerny referat, w którym podkreślił znaczenie racjonalizacji, jako czynnika przyśpieszającego wykonanie planów produkcyjnych w skali całego narodu, a w skali Wojska — dającego znaczne oszczędności materiałowe i usprawnienia pracy.

Następnie oficer Kaczkowski wezwał kierowników do podawania usprawnień i wypowiedzi na temat swych pomysłów racjonalizatorskich. Zapewnił kierowców naszego obozu, że wszelką pomoc w realizacji swych pomysłów otrzymują oni w specjolnym warsztacie obozowym, gdzie stworzony został kącik racjonalizatora, wyposażony w urządzenia warsztatowe, jak: tokarnie, wiertarki, imadła, aparat spawalniczy itd., oraz dysponujący fachowcami jak: ślusarze, tokarze, stolarze i spawacze.

Opiekę nad kącikiem racjonalizatorskim powierzono oficerowi Wioskowi, który pokieruje sprawnie pracą w warsztacie oraz będzie udzielał wszelkich wyjaśnień i pomocy ,dotyczących projektów i prac. Każdy kierowca, mający jakiś pomysł winien zrobić szkic oraz opis pomysłu.

Wystąpienie oficera Kaczkowskiego zostało przez kierowców obozu przyjęte z wielkim entuzjazmem. Poczym przystąpiono do wyboru kolegów, którzy weszli w skład komisji racjonalizatorskiej w ramach poszczególnych jednostek. I tak w skład komisji zostali wybrani koledzy cieszący się wielkim zaufaniem, a to: kol. kol. Pawlak, Luba, Staniszewski, Orzechowski, Kalinowski, Głogowski, Keft, Peplińąki, Loch.

Po ustaleniu komisji przystąpiono do podawania pomysłów racjonalizatorskich. Następnie zabrali głos kierowcy.

Kol. Feliks Pawlak zaproponował zbudowanie przyrządu do zdjemowania głowic, ażeby zabezpieczyć uszczelki przed zniszczeniem, następnie kleszczy do wstawiania i wyciągania zaworów, a wreszcie drążka do wymierzania zbieżności kół. Kol. Władysław Luba zaproponował zrobienie przyrządu (pompy smarowniczej) do wtłaczania nigrolu do poszczególnych zesopłów oraz urządzenie stołu plastycznego z oświetleniem dla celów szkoleniowych. Kol. H. Staniszewski podał wniosek skonstruowania specjalnego przyrządu z dopasowaniem kolorowych punktów okresów smarowania z zastosowaniem pierścieni według jego pomysłu. Oficer Poprawa wystąpił z propozycją wykonania szematów świetlnych. Oficer Skrzypek natomiast zaproponował zbudowanie makiety instalacji elektrycznej samochodu Gaz-51 dla celów szkoleniowych.

Inni koledzy podali swoje projekty odnośnie polepszenia ek ploatacji użytkowanego sprzętu. I tak kol. Wachler wystąpił z wnioskiem sprężonego hamulca działowego z hamulcem samochodu (ciągnika). Zbudowanie przyrządu do czyszczenia i kontrolowania świec zaproponował kol. Szczypiór. Ciekawy pomysł zaproponował kol. Zwirbles, a mianowicie zbudowanie i zastosowanie pomocniczego przyrządu w razie złamania piór resorowych w drodze.

Trzeba dodać, że większość z tych projektów jest już w stadium realizacji. Kierownicy obecni na naradzie postanowili w najbliższym czasie podać szereg nowych wniosków racjonalizatorskich do zrealizowania.

Kończąc naradę oficer Kaczkowski podkreślił, że podane przez kierowców i mechaników pomysły są dalszym krokiem naprzód do podniesienia gotowości technicznej służby samochodowej naszego Wojska.

Feliks Pawlak

Racjonalizacja w użytkowaniu

W jednostce naszej posiadamy szereg kierowców, którzy przyczyniają się w dużym stopniu do podniesienia stanu technicznego naszego taboru, oraz oszczędności paliwa.

Żołnierze Ci jak: **kpr. Podobiński Leon, kpr. Majka Karol, kpr. Krzemiński Aleksander** rozumieją, że samochody ich przeznaczone do eksploatacji winny się znajdować w dobrym stanie technicznym i dlatego też dbają, by wszystkie mechanizmy i zespoły samochodu były dokładnie wyregulowane i działały sprawnie.

Rozumieją oni, że troska o powierzony sprzęt, oraz oszczędność benzyny posiada wyjątkowo duże znaczenie tak pod względem gospodarczym jak i obronnym.

Oszczędności wyzyskują nasi kierowcy dzięki umiejętnemu posługiwaniu się przepustnicą, prawidłowemu ustawieniu zapłonu, sprawnemu przełączaniu przekładni i należytemu wykorzystaniu nierówności terenu obozowego.

Sumienna praca wymienionych kolegów spowodowała, że niejednokrotnie już otrzymywali oni pochwały od dowództwa, za wzorową eksploatację swoich samochodów, a obecną nagrodą jest przedstawienie ich do odznaki „Wzorowy Kierowca".

szer. Piszkiewicz Władysław

Osiągnięcia racjonalizatora szer. Pola

W jednym z numerów „Żołnierza Wolności" zostało umieszczone zdjęcie przodującego kierowcy N-tej jednostki oraz podpis, który mówił o jego pomyśle przyczyniającym się do uproszczenia mycia wozów.

ZMP-owiec Pol Henryk nie osiadł na laurach, nie poprzestał na tym osiągnięciu. Jako stary racjonalizator, który jeszcze w cywilu za swoje wynalazki otrzymał odznakę „Przodownika Pracy", konstruuje również i dziś w Wojsku nowe udoskonalenia, rozumiejąc, że racjonalizacja przyczynia się do podnoszenia sprawności technicznej służby samochodowej na wyższy poziom.

Jego ostatnim usprawnieniem jest zabezpieczenie koła kierowniczego, zmniejszające możliwości zaistnienia wypadku na skutek niesprawności układu kierowniczego. Droga, jaką doszedł szer. Pol Henryk do swego pomysłu świadczy jeszcze raz o tym, że podstawą racjonalizacji jest bystra obserwacja. Szer. Pol Henryk zauważył, że przy wszystkich wozach „ZIS-150" i „GAZ-67" nie ma zabezpieczenia na śrubę mocującą koło sterowe.

„Spostrzegłem fakt ten — mówi szer. Pol Henryk — ponieważ zdarzało się często luzowanie śruby i kierowcy wracając z drogi musieli sprawdzać ją i dokręcać. Mogło się zdarzyć, że podczas dłuższej drogi śruba obluźniłaby się i zupełnie odkręciła.

Kiedy wóz skacze po nierównościach, a kierowca silnie trzyma koło sterowe, nie wyczuje on luzu w układzie kierowniczym. Istnieje wówczas możliwość całkowitego urwania koła sterowego, oraz spowodowanie wypadku.

Pomysł szer. Pola, który wyklucza podobny wypadek był prosty, wykonanie jego nie przedstawiało wiele trudności. Szer. Pol wykonał okrągłą, stalową blaszkę, wywiercił w niej otwór, w którym mieści się sworzeń, na który zakręcona jest śruba mocująca koło sterowe. Blaszka ta została nacięta z jednego końca w dwóch miejscach. Szerokość od jednego do drugiego nacięcia nie wynosiła więcej jak 5 mm. Ten nacięty paseczek o głębokości nie większej niż 5 mm został zakrzywiony. Wystarczy teraz tylko wywiercić dziurkę w kole sterowym, w którą wejdzie zakrzywiona zawleczka z blachy, a ją samą podłożyć pod śrubę i z drugiej strony zakrzywić — koło jest zabezpieczone.

W czasie pracy świetlicowej odbywają się gawędy na temat pomysłów racjonalizatorskich szer. Pola, które przyczyniają się do przedłużenia żywotności i okresu międzynaprowczego cennego sprzętu samochodowego.

ppor. Mikołajewski

RACJONALIZATORZY WYMIENIAJĄ DOŚWIADCZENIA — RACJONALIZATORZY WYMIENIAJĄ DOŚWIADCZENIA

Sierż. P. Toniczek



KIEROWCA MOTO-PIECHOTY

Dawny kawalerzysta ,uzbrojony w szablę i lancę zdziwiłby się zapewne bardzo na widok dzisiejszej „kawalerii", w której jego wiernego konia zastąpiły dziesiątki mechanicznych koni, ukrytych pod maską silnika samochodu, a lance i szable najnowocześniejsza broń maszynowa.

Trudne zadania pościgu za nieprzyjacielem, działania na jego głębokim zapleczu, wspomagania desantów czołgowych ,niesienia szybkiej pomocy na zagrożonych odcinkach, wykonuje „kawaleria" nowoczesnej armii, motopiechota i oddziały motocyklistów.

Szybkie i zwinne są one w stanie przynieść nieprzyjacielowi poważne straty niszczyć jego sztaby, ośrodki i punkty oporu na zapleczu, dezorientować go w sytuacji bojowej, zdobywać cenne materiały zwiadowcze, skutecznie dopomagać własnym oddziałom na chwilowo najbardziej zagrożonych odcinkach, osłaniać działania własnej broni pancernej na głębokim zapleczu wroga.

Środkiem działania motopiechoty są samochody. Stanowią one za tym nie mniej ważny środek bojowy niż karabin maszynowy czy też działo a ich sprawność i wyszkolenie kierowców jest jednym z czynników decydujących o odniesieniu przez motopiechotę sukcesu.

O fakcie tym świadczy wiele przykładów z lat wojny przeciw faszystom hitlerowskim, podczas której żołnierze kierowcy samochodów motopiechoty i motocykli wyróżnili się swym męstwem, zadali wielkie straty wrogowi i zdobyli szerokie doświadczenie bojowe stanowiące dziś dla nas cenny materiał dla szkolenia w ramach przeprowadzanych na obozach letnich ćwiczeń.

Tak więc naprzykład jeden z pułków motocyklistów frontu dowodzonego przez Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego w czasie bitwy pod Stalingradem przedostał się na 120 km w głąb zaplecza nieprzyjaciela, zniszczył 2950 faszystowskich oficerów i żołnierzy, uwolnił 850 żołnierzy Armii Radzieckiej, którzy dostali się do niewoli, zadał hitlerowcom poważne straty w sprzęcie niszcząc 42 samoloty na lotnisku polowym, 76 samochodów 102 podwody konne, wysadzając most kolejowy i przerywając przewody telefoniczne na długości 38 km. Straty własne pułku wynosiły w tym czasie dzięki dobremu wyszkoleniu kierowców i żołnierzy skrytemu przeprowadzeniu manewru jedynie 28 ludzi i 3 motocykle.

Oddziały motopiechoty I AWP odegrały zasadniczą rolę w zniszczeniu faszystowskiego garnizonu miasta Piły, któremu nie udało się przerwać z okrążenia, niedopuszczając jednocześnie by mógł on zagrozić naszym ośrodkom tyłowym.

Przykłady działań motopiechoty i oddziałów motocyklistów Armii Radzieckiej oraz I i II AWP są dla kierowców Wojska Polskiego służących w jednostkach piechoty zmotoryzowanej wytycznymi dla szkolenia na obozach letnich.

Uczą one nas w pierwszym rzędze, że sukcesy swoje odnosi motopiechota w dużej mierze dzięki skrytemu podejściu do nieprzyjaciela. Kierowcy motopiechoty muszą więc wykorzystać okres letni do ustawicznego ćwiczenia się we wzorowym maskowaniu swych samochodów. Należy przytym pamiętać, że w działaniach piechoty znacznie cenniejszym od maskowania środkami naturalnymi (gałęzie itp.) czy też sztucznymi (siatki itp.) jest **umiejętność wykorzystywania terenu dla ochrony samochodu przed obserwacją nieprzyjaciela i działaniem jego ognia.**

Motopiechota w odróżnieniu od innych oddziałów zmotoryzowanych posuwa się bowiem na samochodach aż do podstawy wyjściowej do natarcia, co dzieje się najczęściej już pod bezpośrednim obstrzałem n-pla.

Bystra orientacja kierowcy umiejącego wówczas wykorzystać nierówności terenu, parowy i jary, krzaki i laski, kryjącego swój samochód na tle wielobarwnych obiektów terenowych utrudniających nieprzyjacielowi celowanie pozwala motopiechocie podejść bliżej wroga nie odnosząc przy tym strat.

Z tej specyfiki operowania motopiechoty w bezpośredniej bliskości nieprzyjaciela i związanej z tym konieczności jaknajlepszego wykorzystania terenu do maskowania i chronienia samochodów przed obstrzałem wynika również konieczność opanowania przez kierowców jazdy w trudnych warunkach terenowych. Musiały stale pamiętać, że jeśli inne oddziały zmotoryzowane posuwają się w większości wypadków po drogach o tyle **teren działania motopiechoty stanowi najczęściej bezdroże.**

Drugim zasadniczym czynnikiem wypływającym ze specyfikacji działania motopiechoty jest konieczność opanowania przez kierowców umiejętności szybkiego rozwijania się z kolumny marszowej w szyk rozwinięty i naodwrót. Motopiechota zbliża się do nieprzyjaciela w kolumnie poczym celem zajęcia podstawy wyjściowej do natarcia rozwija się w szyk rozwinięty. Dzieje się to przeważnie pod obstrzałem wroga. Od szybkości więc i sprawności przeprowadzenia manewru zależy czy uda się przeprowadzić go bez strat i dzięki nagłości osiągnąć moment zaskoczenia.

Przez cały czas, gdy piechota prowadzi walkę z nieprzyjacielem specjalni obserwatorzy w rejonie ukrycia samochodów winni utrzymywać z nią łączność i odbierać utrzymane sygnały.

W wypadku osiągnięcia sukcesu kierowcy natychmiast wyjeżdżają z rejonu ukrycia w kierunku piechoty, która po załadowaniu się kontynuuje marsz na samochodach. Z tego też powodu przez cały czas postoju w rejonie ukrycia silniki samoąchodów winni pracować, a kierowcy być gotowi w każdej chwili do wyjazdu celem załadowania piechoty.

Kilka wyliczonych powyżej wskazówek, które oparłem na mym doświadczeniu frontowym wykazuje ścisłą zależność powodzenia walki prowadzonej przez motopiechotę od wyszkolenia kierowcy. Pamiętajmy o tym w czasie każdego ćwiczenia przeprowadzonego na obozie letnim i starajmy się wykorzystać ten okres wzmożonego wyszkolenia wojska na usunięcie posiadanych dotychczas braków. Będzie to nasz wkład w umocnienie siły bojowej Wojska Polskiego, przedłużenie czynu lipcowego służby samochodowej, który poważnie przyczyni się do podniesienia wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego na wyższy poziom.



Z doświadczeń NA OBOZIE LETNIM

Pokonywanie zakrętów i wzniesień

W czasie ćwiczeń polonych które są zbliżone jak najbardziej do warunków bojowych, nie można w wielu wypadkach dobierać dróg najwygodniejszych, lecz trzeba jeździć z ładunkiem lub z ludźmi po naróżniejszych drogach pełnych zakrętów i wzniesień. Właściwe branie zakrętów należy więc nie tylko do umiejętności kierowcy, ale świadczy też o jego zdyscyplinowaniu i znajomości prawideł jazdy.

Najważniejszą rzeczą jest tutaj właściwy dobór szybkości dla danego zakrętu takiej, aby pojazdu nie zniosło lub nie zarzuciło. Do właściwej oceny powinna przyczynić się świadomość, czy zakręt jest suchy, czy też mokry i śliski, jaki jest stan drogi i co znajduje się poza zakrętem. Dlatego też, szczególnie w wypadku, gdy nie widzimy co dzieje się poza zakrętem („ślepy zakręt") musimy go brać znacznie ostrożniej, zawsze przepisową stroną i pod żadnym pozorem nie „ścinając" w lewo.

Jazda na zakręcie ze zbyt wielką szybkością powoduje nieuchronne wypadnięcie z zakrętu, gdyż przyczepność kół do jezdni jest zbyt mała aby nadać pojazdowi żądany kierunek. Wówczas żadne hamowanie nie uchroni pojazdu od wypadku.

Jako zasadę należy przyjąć — do zakrętu — „bez gazu", na zakęcie — „z gazem". Znaczy to, że podjeżdżając do zakrętu należy zdjąć nogę z pedału przyśpiesznika i dopiero na zakręcie, gdy już dokładnie zorientujemy się co dzieje się za zakrętem, możemy zwiększyć obroty silnika.

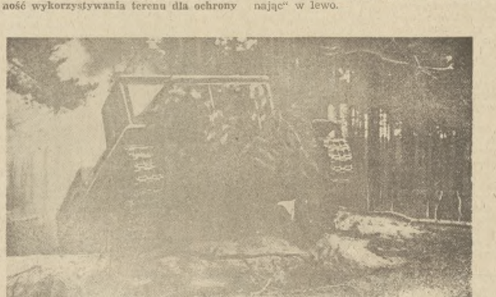
Jazda w terenie górzystym, a szczególnie po serpentynach wymaga dużego opanowania kierownicy, umiejętnego posługiwania się biegami, właściwego stosowania hamowania silnikiem i hamulcami. W każdym razie pamiętać musimy, szczególne prowadząc pojazd z ładunkiem, że nie wolno nam zjeżdżać z góry ze zgaszonym silnikiem i dźwignią przekładni skrzynki biegów w położeniu „na luzie". Silnik musi być stale połączony z kołami przy pomocy odpowiednio dobranych przekładni i na chodzie.

Należy również unikać gwałtownego hamowania, blokującego koła, gdyż wówczas jesteśmy pozbawieni możności swobodnego operowania kierownicą, a tym samym panowania nad pojazdem. Nie wolno nam też wyprzedzać na zakrętach ani przed szczytem góry, gdyż nigdy nie wiemy, czy z naprzeciwko nie nadjeżdżą pojazd.

W terenie falistym zjeżdżamy z góry z odpowiednią ostrożnością, zwiększając obroty silnika dopiero w samym końcu zjazdu tak, aby uzyskać odpowiednią szybkość, pozwalającą nam na pokonanie następnego wzniesienia bez zmiany przekładni.

Nie należy jednak rozpędzać pojazdu do wyjazdu na górę przekładnią bezpośrednią za wszelką cenę. Sposób ten zmusza silnik do nadmiernego wysiłku, powoduje przedwczesne jego zużycie i wcale nie przynosi nam oszczędności paliwa.

plut. A. Kwiatek



Ciężki ciągnik artyleryjski na ćwicze niach, przy pokonywaniu terenu górzystego

Kierowca NA ĆWICZENIACH LETNICH

JAK MIJAĆ JAK WYPRZEDZAĆ

Każdy z nas, doświadczonych kierowców, rozumie doskonale, że trzeba znać nie tylko swój pojazd i przepisy jego obsługi, ale również przepisy ruchu kołowego, które strzegą przed nieszczęśliwymi wypadkami. Dlatego pragnę podzielić się z Wami Koledzy swymi doświadczeniami i podać kilka uwag, jak należy postępować w czasie jazdy i jak zachowywać przepisy ruchu, by uniknąć przykrych konsekwencji przez spowodowanie wypadku.

Zawsze lepiej nastawić się w ten sposób, że tylko my jedni znamy przepisy, a wszyscy inni jadący na szosie ich nie znają. W ten sposób staniemy się bardziej ostrożni i przez to możemy uchronić się przed wypadkami. Lepiej zbyt gorliwie przestrzegać przepisów ruchu, aniżeli przez niedbalstwo zniszczyć pojazd swój i cudzy oraz poranić lub co gorsze, pozabijać ludzi.

Najważniejszą zasadą jazdy jest, by nie jechać za szybko. Nie wolno pod żadnym pozorem przekraczać szybkości jazdy ustalonej przepisami wojskowymi, jako szybkość maksymalna. Rozumowanie, że: „damy sobie radę, bo przecież szosa jest prosta, gładka, nie ma zabudowań, a więc dalej... gazu" — jest czynem karygodnym. Każdy z nas musi zawsze pamiętać, że pojazd i przewożony materiał jest dobrem całego społeczeństwa, czy to robotnika z kopalni, chłopa na roli, czy inteligenta pracującego. Musimy pamiętać, że nasz nierozważny czyn może spowodować wypadek i straty materialne, opóźniające wykonanie planów nakreślonych przez rząd i partię.

Prawdziwe utrapienie dla kierowcy stanowią konie i woźnice. Dobry i doświadczony kierowca zawsze bardzo ostrożnie mija konie z wozem lub idące luźno zwierzęta. Wiele razy zauważyłem, że koń który wydaje się być bardzo spokojny, nagle tuż przed pojazdem płoszy się i „szaleje". Podobna sytuacja zachodzi i z krowami, które nigdy z drogi same nie zejdą, a najczęściej wchodzą przed sam pojazd. Naciskanie sygnału wywołuje w danym wypadku efekt zupełnie nie pożądany — płoszy zwierzęta.

To samo odnosi się do ludzi idących bokiem drogi, a szczególnie wówczas, gdy boczny wiatr zwiewa kurz na ich stronę. Wówczas często zdarza się, że człowiek taki obejrzawszy się w ostatniej chwili usiłuje przebiec na drugą stronę jezdni. Wogóle kurz stwarza duże niebezpieczeństwo na szosie. Jadąc za samochodem, z poza którego kurz zwiewany jest na lewą stronę szosy, nie możemy go wyminąć tak długo, dopóki nie mamy pewności, że z przeciwnej strony nie nadjeżdża inny pojazd. Bardzo wiele poważnych zderzeń powstało w związku z wyprzedzaniem w kurzu.

Bardzo wielką ostrożność zalecam wszystkim kolegom w wypadku, gdy przy wyprzedzaniu lub mijaniu musimy zjechać jedną stroną wozu lub całym wozem na miękką część nawierzchni szosy. Gwałtowna zmiana twardości nawierzchni, a więc i przyczepności wozu może spowodować ściągnięcie pojazdu do rowu.



Wozy konne z sianem i inne wysoko naładowane, a szczególnie na pochyłych drogach nie należy zmuszać do zjechania na bok, gdzie łatwo mogłyby się wywrócić. W wypadkach wątpliwych co do pierwszeństwa przejazdu obowiązuje kierowcę kultura jazdy i ustępowanie drogi pojazdom cięższym lub takim, którymi trudniej jest manewrować.

Na drogach dobrych możemy jechać prędzej (nie prędzej jednak od szybkości wyznaczonej jako dopuszczalna na szosie), a na drogach wyboistych, tak zwanych kocich łbach i rozmokłych miękkich nawierzchniach, odpowiednio wolniej. Przy szybszej jeździe wprawdzie mniej rzuca pojazdem, taka jednak jazda zużywa pojazd o wiele szybciej, niż powolna. Droga bez dziur robi wrażenie jaśniejszej. Pasy uszkodzone lub mokre można odróżnić z daleko po ciemniejszym odcieniu. Przed zjechaniem na gorszy odcinek drogi musimy zwolnić, aby nie połamać resorów.

Bardzo ważne jest, przy zatrzymywaniu się na szosie, zjeżdżanie możliwie najdalej na prawą stronę, aby nie zajmować jezdni innym pojazdom.

por. R. Czerwiński

Chor. Sokal

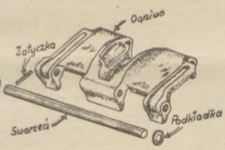
GĄSIENICE TRAKTORÓW I ICH OBSŁUGA

Wiele trudu i wysiłku wybitnych konstruktorów kosztował obecny wygląd części bieżnej traktora gąsiennicowego. Wiele upłynęło czasu zanim inżynierom udało się usunąć największą bolączkę pierwszych traktorów, spadanie i rozrywanie się gąsienic.

Część bieżna dzisiejszego nowoczesnego traktora składa się z napędu i zawieszenia, które wiąże korpus traktora z wałkami napędu. Sam zaś napęd składa się z gąsiennic, kół prowadzących, kół napędowych oraz rolek oporowych i podtrzymujących.

Sama gąsiennica składa się z pojedynczych ogniw. Wykonane są one bądź jednolicie ze staliwa tak jak np. w traktorze STZ-Nati bądź rozbierane, tłoczone jak w traktorze Staliniec-80. Poszczególne ogniwa łączą się wzajemnie za pomocą sworzni gąsiennicowych. Powierzchnia gąsiennic nie jest gładka. Na części zewnętrznej znajdują się występy, zwane ostrogami, które mają za cel zwiększyć przyczepność pomiędzy gąsiennicami, a podłożem, po którym porusza się traktor. Powierzchnia wewnętrzna gąsiennicy posiada również występy w postaci grzebieni służących do prowadzenia rolek po gąsiennicy. Ze względu na trudne warunki i duże obciążenie gąsiennice traktorów wykonywane są z wysokogatunkowych stali zawierających mangan, który podwyższa ich wytrzymałość na zużycie.

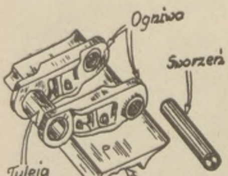
Żywot gąsienic zależy od rozsądnej jazdy, normalnego obciążenia, zgodnego z przepisami obchodzenia się z nimi, stałej kontroli i smarowania w odpowiednich odstępach czasu. Pojazd gąsienicowy nie jest samochodem osobowym i nie jest przystosowany do wielkich szybkości. Przy zbyt szybkiej jeździe poduszki gumowe niektórych rodzai gąsienic nie wytrzymują natężonej pracy, odpadają i w następstwie tego mamy niejeden człon uszkodzony. Przy zbyt wielkim obciążeniu poduszki również odrywają się Należy też unikać jazdy naukos zbocza, ponieważ powoduje to wykolejanie się gąsienic.



Ogniwo gąsienicy w przekroju

Żeby zmniejszyć niebezpieczeństwo wykolejania się gąsienic należy w terenie zakręcać powoli. Podczas jazdy wstecz zdarza się często, że wpadnie coś między gąsienicę a koło napędowe. Może to spowodować wskoczenie zębów gąsienicy na rolki koła napędowego. W takim wypadku należy się zatrzymać i pojechać parę metrów wprzód, aż gąsienica wskoczy na swoje miejsce. Do należytej obsługi gąsienic jest niezbędny następujący komplet narędzi:

a) 2 wybijaki, b) ściągacz, c) wybijak do tulejek zewnętrznych, d) wybijak do tulejek wewnętrznych, e) klucz nasadowy, f) młotek, g) klocek drewniany, h) przecinak, i) śrubokręt.



Ogniwo gąsienicy w przekroju

Po każdej jeździe gąsienice powinny być przejrzane, aby przez usunięcie drobnych usterek uniknąć poważnych uszkodzeń. Smarowniczki ogniw powinny być po każdej dłuższej jeździe sprawdzane. Brakujący smar uzupełniamy.

I. Zdejmowanie i zakładanie gąsienic

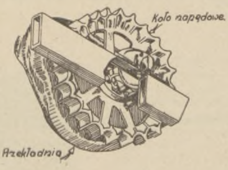
Po przejechaniu tysiąca kilometrów, kierowca ciągnika gąsienicowego powinien zbadać stan łożysk gąsienic. W tym celu należy zdjąć gąsienicę. Kierowca powinien znaleźć odpowiednie miejsce dla tej czynności. Najlepiej nadają się do tego celu place i drogi płaskie o twardej nawierzchni. Piaski i wzniesienia utrudniają zdejmowanie gąsienic. Kierowca musi zwrócić uwagę na to, ażeby mieć dość miejsca przed ciągnikiem do zjechania z gąsienic, aby później przy wjeżdżaniu na nie nie manewrować ciągnikiem. Zasadniczo powinno się naprzód zdjąć jedną gąsienicę, a dopiero po jej założeniu, drugą. Jeżeli zdejmie się obie równocześnie ciągnik nie może poruszać się o własnych siłach i do wjechania na gąsienicę będzie potrzebna pomoc drugiego ciągnika.

II. Smarowanie gąsienic

Przy lekkich ciągnikach smarowanie może odbywać się przy założonych gąsienicach. Przy ciężkich jednakże jest to bardzo trudne i zabiera wiele czasu. W wypadku zdemontowanej gąsienicy wykręca się wszystkie śruby komór smarowniczych. Jeżeli gąsienica nie jest zdjęta robi się to na górnej połowie gąsienicy. Następnie za pomocą prasy wciskamy smar. Po dokonaniu tego zakręcamy śruby spowrotem.

III. Wymiana jednego ogniwa

Jeżeli jedno ogniwo ma być wymienione, można to wykonać przy założeniu gąsienicy. Należy ciągnik ustawić tak, aby wymieniane ogniwo znalazło się na kole prowadzącym jego osi. Pod dane ogniwo należy podłożyć drewniany klocek. Poczym dokonujemy następujących czynności:



Koło napędowe traktora „Staliniec-80"

1) zluźniamy gąsienicę, 2) za pomocą dwóch wybijaków, usuwamy sworznie wymienionego ogniwa, 3) wyjmujemy uszkodzone i wkładamy nowe ogniwo, 4) wkładamy sworznie, 5) napinamy gąsienicę.

IV. Wymiana poduszek gumowych

Przy konieczności wymiany jednej poduszki, gąsienicy nie zdejmujemy. Wystarczy ustawić ciągnik tak, aby mieć jak najdogodniejszy dostęp do gąsienicy, a następnie za pomocą przecinaka odbezpieczamy śruby przytrzymujące poduszkę i odkręcamy je za pomocą klucza. Następnie wymieniamy poduszkę, dokręcamy i zabezpieczamy śruby.

Po każdej jeździe kierowca powinien sprawdzić, czy wszystkie śruby i sworznie mają zabezpieczenia i czy poduszki gumowe są w należytym stanie. Powinien skontrolować smarowanie, zbadać napięcie gąsienicy przy tym powinien zwrócić uwagę na nakrętkę ustalającą koło prowadzące.

Od czasu do czasu należy gąsienicę umyć, a ruchome jej części pokryć mieszaniną nafty z olejem.

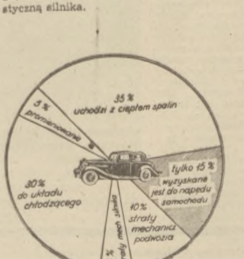


SPRAWNOŚĆ SILNIKA

Często mówimy, że ten, czy inny silnik posiada większą lub mniejszą sprawność. Na wykładzie z teorii budowy silników benzynowych i wysokoprężnych spotykaliśmy to określenie. Co ono dokładnie oznacza — zapytuje nas szer. K. Rogala. Otóż sprawność jest to stosunek energii otrzymanej do energii włożonej, w silniku, czy w jakimkolwiek innym urządzeniu, czyli określa wydajność danego urządzenia.

Sprawność silników spalinowych jest więc procentowym wykorzystaniem energii zawartej w dostarczonym paliwie przy przetworzeniu jej na energię mechaniczną, otrzymaną w postaci mocy, na wale silnika.

Niestety nie ma takiego silnika, który by przetwarzał energię dostarczaną całkowicie, istnieje zawsze pewna utrata energii, a jej wielkość jest cechą charakterystyczną silnika.



Silniki spalinowe oddają zaledwie około 30 — 40% energii dostarczonej w paliwie.

Sprawność silników spalinowych wzrasta ze wzrostem stopnia sprężania, dlatego też silniki typu Diesla, które pracują przy znacznie większym sprężaniu niż silniki benzynowe (zapłon iskrowy), mają wyższą sprawność i lepiej wykorzystują energię paliwa.

Prócz wyżej omawianej sprawności cieplnej silnika spalinowego, istnieje jeszcze utrata energii na pokonanie oporów wewnętrznych pracy silnika, jak tarcie w łożyskach, przy przesuwie tłoków i we wszystkich mechanizmach pomocniczych. Wielkość tych strat określamy sprawnością mechaniczną silnika.

Moc otrzymana na wale silnika i użyta do napędu pojazdu jest przenoszona przez szereg przekładni i przegubów na koła pędzone. Na wszystkich tych elementach pośrednich powstaje również zatrata energii i na kołach otrzymujemy moc około 10% mniejszą niż na wale silnika, tak więc sprawność podwozia jest ok. 0,9.

Załączony wykres pozwala się zorientować, dokąd rozchodzi się energia zawarta w dostarczonym paliwie silnikowi samochodu osobowego, zanim zostanie wyzyskana do napędu pojazdu.

×

Śmielej piszcie do nas Koledzy i zapytujcie w swych listach o trudniejsze zagadnienia. W rubryce „Wyjaśniamy" zamieszczać będziemy nadal objaśnienia pojęć, zjawisk i określeń, z jakimi spotykacie się bądź w czasie nauki o budowie pojazdu mechanicznego, bądź w czasie Waszej pracy przy użytkowaniu i konserwacji sprzętu.

TECHNIKA *naszych przyjaciół*

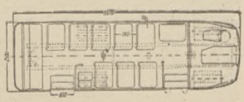
AUTOBUS „MOSKWA"

Połączone Zakłady pojazdów komunikacyjnych w Moskwie zbudowały jeden z najwygodniejszych autobusów, nadając mu nazwę „Moskwa". Do budowy tego pojazdu użyte zostało podwozie samochodu ciężarowego ZIS-150 oraz niektóre części autobusu ZIS-150,. Autobus „Moskwa" jest przystosowany do komunikacji miejskiej, jak również nadaje się do kursowania na trasach międzymiastowych po uzupełnieniu wnętrza miejscami siedzącymi.

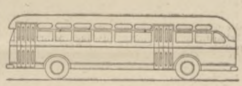
Wewnątrz pojazdu znajduje się 24 miejsc siedzących i 21 stojących. Wygodne fotele dla siedzących mają 482 mm szerokości.

Wymiary autobusu (w milimetrach): długość — 8.070, szerokość 2.500, wysokość 3110. Tylna część karoserii wystaje poza oś tylną 2.850 mm, średnica skrętu wynosi 8.500 mm. Całkowity ciężar pojazdu wynosi bez obciążenia 6.000 kg, z obciążeniem 8.600 kg. Nacisk na oś przednią 3.100 kg, na oś tylną 5.500 kg.

Autobus „Moskwa" osiąga przy pełnym obciążeniu szybkość 65 km/godz.



Rozmieszczenie miejsc z zaznaczeniem wymiarów autobusu „Moskwa" oraz widok z boku autobusu ZIS-154.

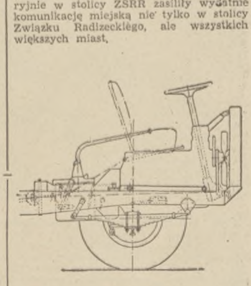


Celem zbudowania autobusu konstruktorzy poczynili szereg zmian w podwoziu ZIS-150. I tak przedłużona została rama podwozia o 800 mm do tyłu i 125 mm do przodu. Dla lepszego wykorzystania przestrzeni silnik samochodowy przesunięto również do przodu, a siedzenie kierowcy umieszczono nad silnikiem. Daje to kierowcy lepszą widoczność i ułatwia dostęp do silnika przy pracach naprawczych.

Autobus „Moskwa" ma podwójne wejście i wyjście oddzielnie, które otwiera i zamyka automatycznie kierowca ze swej kabiny. Do autobusu wchodzi się po trzech schodkach. Położenie pierwszego schodka — 365 mm nad ziemią. Kabina kierowcy oddzielona jest od pozostałej części samochodu oszkloną przegrodą. Na dachu autobusu znajdują się dwa wietrzniki, odświeżające powietrze wewnątrz pojazdu.

Instalacja autobusu jest. 12-voltowa. Na suficie znajduje się 12 lampek oświetlających wnętrze, po stronie kierowcy jedna. Z przodu samochód posiada dwie lampy przednie (szosowe i miejskie). lampki szerokościowe i kierunkowskazy.

Autobusy „Moskwa" wyrabiane są seryjnie w stolicy ZSRR zasiliły wydatnie komunikację miejską nie tylko w stolicy Związku Radzieckiego, ale wszystkich większych miast.



Umieszczenie silnika, skrzyni biegów i siedzenia kierowcy nad osią przednią samochodu w autobusie „Moskwa".



MY i ONI



Kiedy dziesięć lat temu hitlerowskie Niemcy napadły na Związek Radziecki międzynarodowa reakcja obiecywała sobie skrycie, że spełnią się plany byłych interwentów zdławienia władzy radzieckiej i upadku pierwszego Socjalistycznego Państwa na świecie. Stało się jednak inaczej. Lata Wielkiej Wojny Narodowej przeciwko faszyzmowi Hitlera dowiodły niespożytych sił narodów Związku Radzieckiego, potwierdzając sławę jego bohaterskiej Armii — najnowocześniejszej armii świata. Żołnierz radziecki, chociaż pozostawiony sam sobie przez zachodnich „sojuszników", wywalczył wolność wielu narodom i zatknął czerwony sztandar na gruzach stolicy III Rzeszy.

Dziś, pomimo ogromnych zniszczeń wojennych, narody Związku Radzieckiego nie tylko odbudowały swój kraj, przekraczając przedwojenną produkcję przemysłową i rolniczą, lecz natchnione przez swą partię i rząd, przez ukochanego wodza mas pracujących — Józefa Stalina, stawiają potężne budowle komunizmu. Powstają nowe miasta i fabryki — automaty, przeobraża się przyrodę, buduje kanały i uprzemysławia cały kraj.

Ale nie tylko w Związku Radzieckim rozwija się nowe wspaniałe życie. We wszystkich krajach demokracji ludowej, w Niemieckiej Republice Demokratycznej, w Chinach Ludowych wre twórcza, pokojowa praca. U nas rośnie Nowa Huta i setki wspaniałych budowli socjalizmu. W NRD powstaje ośrodek hutniczy na niespotykaną dotąd w Niemczech skalę - Huta Wschód. W Ludowej Republice Węgierskiej rośnie olbrzymi kombinat hutniczo-włókienniczy — Donapole. Wzrasta produkcja przemysłowa Czechosłowacji i bogate plony Bułgarii.

Tak narody krajów Demokracji Ludowej oceniają ofiarnie wywalczoną wolność, a teraz strzegą jej najlepiej, umacniając się gospodarczo i realizując swe socjalistyczne plany rozkwitu. W tych warunkach rozwija się, jak nigdy dotychczas, przemysł samochodowy naszych krajów. Przemysł ten otoczony został specjalną opieką ludowych rządów. Motoryzacja bowiem, służąc sprawie Budownictwa pokojowego, przyspiesza nasz marsz na drodze postępu.

Dlatego jesteśmy świadkami niesłabnącego od wielu lat tempa rozwoju przemysłu motoryzacyjnego i transportu samochodowego w ZSRR, a co raz doskonalsze modele pojazdów mechanicznych produkują najbardziej nowoczesnymi metodami fabryki — giganty. Związek Radziecki zajmuje pierwsze miejsce na świecie, jako producent samochodów i traktorów, a pojazdy te przeznaczone dla potrzeb pokojowej gospodarki wzmacniają siły całego obozu pokoju. Dziś Związek Radziecki dzięki pełnej traktoryzacji wsi i szeroko rozwiniętemu transportowi samochodowemu posiada najliczniejsze na świecie kadry kierowców — mechaników.

Bogate doświadczenia w dziedzinie motoryzacji przekazuje chętnie Związek Radziecki naszym nowopowstającym fabrykom. Budując np. w Lublinie fabrykę Samochodów Ciężarowych korzystamy z doświadczeń radzieckiego przemysłu — fakt nie do pomyślenia w stosunkach między państwami kapitalistycznymi. Przecież ten sam Związek Radziecki dostarcza nam, gdy tego potrzeba, samochodów własnej produkcji. Podobnie przedstawia się sprawa z odstąpionymi Polsce terenami bogatymi w ropę naftową pomimo, iż właśnie od ZSRR importujemy cenną ropę naftową (taka sama ropa jest kością niezgody wśród zachodnich, kapitalistycznych monopoli). Radzieckie ciągniki pomagają rolnikom Bułgarii i Rumunii, a u nas przyśpieszają przejście wsi do postępowych form gospodarki.

Socjalistyczny przemysł, umożliwiający przez zapewnienie bazy surowcowej i wszechstronne planowanie żywiołowy rozwój motoryzacji w krajach obozu pokoju sprawił, że motoryzacja ta przyczyniła się do dalszego wzrostu stopy życiowej ludzi pracy, do zwiększenia troski o człowieka, do przyśpieszenia tempa naszego budownictwa.

W odróżnieniu od żywiołowo rozwijającej się motoryzacji w ZSRR i krajach demokracji ludowej, w odróżnieniu od braterskiej pomocy, jaką sobie udzielają te kraje również w dziedzinie motoryzacji — wielcy monopoliści budują na zupełnie innych podstawach przemysł samochodowy w krajach kapitalistycznych. Tam powodem, dla którego powstają fabryki motoryzacyjne nie jest chęć zaspokojenia potrzeb ludności, czy gospodarki narodowej, lecz nienasycona żądza gromadzenia zysków przez drobną garstkę miliarderów, będących właścicielami koncernów samochodowych.

Nie tak dawno prasa amerykańska doniosła, że największy koncern samochodowy — GMC, będący w posiadaniu rodziny Dupont przyniósł „tylko" w ciągu sześciu miesięcy ub. roku ponad 45 mil. dolarów zysku. W tym samym czasie jednak „New York Times" pisał: „12 rodzin robotników z fabryki GMC zostało usuniętych z zajmowanych dotychczas mieszkań za nie opłacanie czynszu. W jednej z nich zmarło w ciągu ostatnich dni troje dzieci. Lekarz orzekł śmierć na skutek niedożywiania".

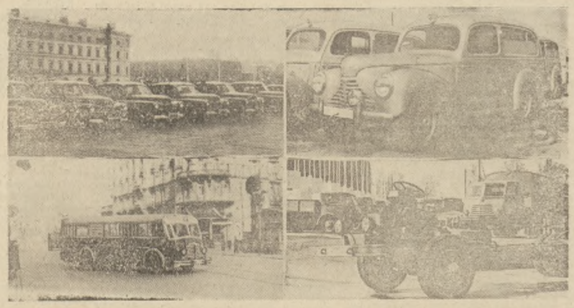
Tak wygląda prawda o kapitalistycznej Ameryce. Kiedy właściciele fabryk zgarniają miliony, to amerykańskie rodziny wyrzuca się z mieszkań, a pałka policjanta coraz częściej spada na głowy strajkujących robotników. Nienasyceni miliarderzy nadal rządzą Ameryką. Oni to pomagali dziesięć lat temu zbroić Hitlera do ataku na Polskę i Związek Radziecki, dziś znowu budują Wehrmacht i prą do nowej wojny. Przecież zbrojenia i dostawy wojenne to woda na ich młyn — to nowe miliony dolarów. Wojna więc jest ich celem. Lecz w takich warunkach nie może rozwijać się normalnie żaden przemysł. Podupada więc przemysł motoryzacyjny, spadają szybko akcje, gdy tylko propozycje pokojowego zakończenia wojny w Korei padły z ust przedstawiciela ZSRR, Malika.

Ameryce grozi... pokój. A pokój w kraju rządzonym przez kapitalistów, to nowe tysiące bezrobotnych, nowe rodziny pozbawione dachu nad głową, nowe strajki robotników. Uzależniony od wojennych dostaw przemysł motoryzacyjny USA jeszcze pracuje. Z jednej strony buduje się samochody pancerne, które niosą śmierć i zniszczenie, a z drugiej luksusowe wozy osobowe dla czerpiących z tej śmierci milionowe zyski. Jest więc ten przemysł całkowicie na usługach podżegaczy wojennych.

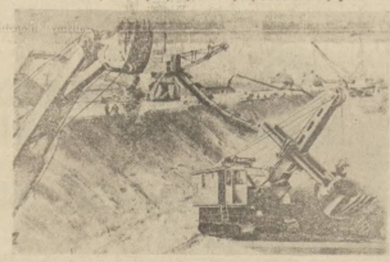
Jednakże z każdym dniem wzrasta świadomość mas pracujących na całym świecie. Co raz liczniejsze strajki są odpowiedzią na nieludzki wyzysk robotnika w kapitalistycznych fabrykach. We Francji kilka tysięcy pracowników fabryki „Renault" jednogłośnie zaprotestowało przeciw pobytowi Eisenhowera w Paryżu, gdzie montuje „armię atlantycką". 85% załogi znanych zakładów „Bosch" w Niemczech Zach. podpisało już Apel Światowej Rady Pokoju.

Zdecydowana postawa całego obozu postępu ze Związkiem Radzieckim na czele, rosnąca świadomość mas pracujących całego świata mówią nam jednak, że siły agresji zostaną okiełznane, że wola pokoju budowniczych gigantycznych budowli komunizmu i socjalizmu i twórców prawdziwej motoryzacji — zwycięży!

Stefan L. Sirzałkowski



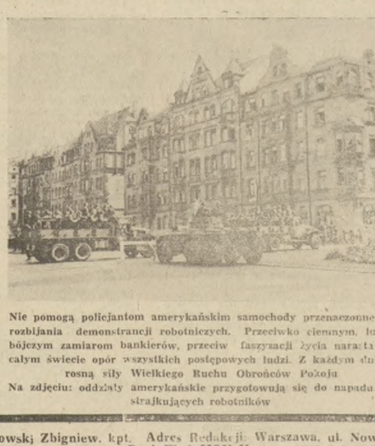
Przemysł motoryzacyjny Związku Radzieckiego i Krajów Demokracji Ludowej pracuje dla pokoju. Czechosłowackie sanitarki, szybkie i wytrzymałe „Pobiedy", chluba naszej motoryzacji — „Stary" i węgierskie autobusy „Mavag" służą pokojowej rozbudowie, przyczyniają się do polepszenia bytu najszerszych mas pracujących



Motoryzacja przyśpiesza marsz do komunizmu wyższej fazy ustroju szczęścia ludzkości socjalizmu. Wzorem dla pokojowo pracujących konstruktorów i techników przemysłu motoryzacyjnego na całym świecie są wspaniałe osiągnięcia radzieckiej motoryzacji, której produkty przyczyniają się do realizacji Wielkich Stalinowskich Budowli Komunizmu. Na zdjęciu najcięższe zmotoryzowane kopaczki przy pracy



Śmierć i pożogę sieje technika imperialistów. Z jej pomocą mordują zbiry Ridgwaya w Korei bezbronne kobiety i dzieci. Za jej pomocą chcą opanować świat i uczynić zeń kolonie bankierów z Wall Street. Szczątki porzuconych samochodów, rozbite czołgi i zniszczone samoloty na polach Korei świadczą jednak o jej prawdziwej wartości. Imperialistyczna „supertechnika" zawodzi tak jak zawodzą ich plany podboju świata. Na zdjęciu: samochody i czołgi pilnują „porządku" przeciw rosnącemu oporowi wobec amerykańskich okupantów w Niemczech Zachodnich



Nie pomogą policjantom amerykańskim samochody przeznaczone do rozbijania demonstrancji robotniczych. Przeciwko ciemnym, ludobójczym zamiarom bankierów, przeciw faszyzacji życia narasta na całym świecie opór wszystkich postępowych ludzi. Z każdym dniem rosną siły Wielkiego Ruchu Obrońców Pokoju

Na zdjęciu: oddziały amerykańskie przygotowują się do napadu na strajkujących robotników

„ZA KIEROWNICA". Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Nowowiejska 33. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 1 91000. Druk Wyd. MON Nr zam. 1547 2-B-38857